C J - B E E T　M X

P I T　R A C E R　S H O P

四輪バギー取り扱い説明書

株式会社シージェー・ビート

【　はじめに　】

この度はＣＪ－ＢＥＥＴ(シージェー・ビート)のＡＴＶをご購入いただき、誠にありがとうございます。
ＡＴＶは、オートバイの手軽さと４輪車の安定性および積載能力を併せ持つ新しいカテゴリーのユーティリティービークル(実用的乗り物)です。
お客様のご利用方法によって、その実用性は大きく広がることとなることでしょう。
しかし、原動機付き車両であることも事実であり、走行方法や走行場所を誤りますと思わぬ怪我やトラブルの発生に繋がることがあります。
この取扱説明書は、お客様がこのようなトラブルに巻き込まれないよう、また、安全に楽しくＡＴＶをご利用頂けますよう、車両の操作方法や使用上の注意事項を説明しております。
この説明書を熟読され、記載事項にご理解いただいた上で運転をお楽しみください。

【運転にあたってのご注意】

ＡＴＶは、オートバイの技術を流用した小型の四輪車で、ハンドルはオートバイ同様のもので、乗車姿勢もオートバイに類似しています。
しかし２輪と４輪の差異から、走行感覚はオートバイとは違ったモノとなります。
運転操作にあたっては、必ずヘルメット・肘や膝のプロテクター、靴、手袋を装着し安全運転を心がけて運転してください。
また、お子様が運転の場合は、必ず大人の監視の下でお楽しみください。

弊社にて販売する車両は、２輪・３輪・４輪を問わず、全て納車整備を行い、試走確認の上、再梱包し発送しております。
しかしながら、納車整備は永続的な車両コンディションを保証するものではありません。
乗車前の仕業点検や定期な車体各部の点検は、モーターサイクルである以上、運転するお客様の責務として行わなければなりませんので、日頃より点検チェックを行っていただけますようお願い申し上げます。
また、商品発送中の振動により、予期せぬ損傷なども可能性がありますので、商品到着後におきましては、直ちに車両の状態を確認していただき、不明/不安な箇所がありましたら、必ず乗車前に弊社にご連絡をお願いいたします。

【重要事項：始動前に必ずご確認ください】

次のような現象が確認された場合は、絶対にエンジン始動を行わないでください。また、エンジン始動中の場合は直ちにエンジンを緊急停止してください。

〇燃料(ガソリン)の減りが異常に早い

〇車両の停車している地面に燃料の漏れた跡がある。

〇停車中もしくは走行中にガソリンの臭いがする。

〇ガソリンタンク、燃料ホース、燃料フィルター、キャブレターなどからガソリンが漏れている。もしくはガソリンが付着している。

〇ヒューズが頻繁に切れる

このような現象が確認された場合は、ガソリン漏れ、あるいは漏電が発生している可能性が高く、最悪の場合火災発生に陥る危険性がありますので、絶対にエンジン始動を行わないでください。また、エンジン始動中の場合は、キルスイッチなどを使用し、直ちにエンジンを緊急停止してください。

ガソリンは非常に強い臭いを発生します。運行中であっても一時停止などの際に必ず臭いを感じる筈です。

"なにか臭うな？"と感じた場合は、必ずガソリンの漏れがないかをチェックしてください。

☆ガソリン漏れの対応方法☆

ガソリン漏れの原因には次のようなものがあります。また、それぞれの修理方法は以下のようになります。

①燃料タンクに穴が開いている。

→修理方法：燃料タンクの交換修理が必要です。弊社から部品を入手してください。

②燃料コックの密閉機能が低下している。

→修理方法：燃料タンクごと交換修理が必要です。弊社から部品を入手してください。

③燃料ホースに穴が開いている。もしくは劣化して密閉機能が低下している。

→修理方法：燃料ホースの交換修理が必要です。弊社から部品を入手してください。またはガソリン対応の燃料ホース(内径４mm)をホームセンターまたはオートバイパーツ専門店等でお買い求めください。

④燃料ホースが外れている。

→修理方法：燃料ホースを所定の位置に接続してください。このとき、ホースの抜け止めクリップを取り付けてください。また、併せてホースの劣化がないかどうかをご確認ください。劣化が確認された場合は③をご参照ください。

⑤燃料フィルターが破損している。

→修理方法：燃料フィルターの交換修理が必要です。弊社から部品を入手してください。またはオートバイパーツ専門店で燃料フィルター(内径４mm程度)をお買い求めください。

⑥キャブレター内の弁(フロートバルブ)が故障している。

→修理方法：キャブレターの交換修理が必要です。弊社から部品を入手してください。

⑦キャブレター内にゴミが混入している。

→修理方法：キャブレターの分解修理が必要です。まずはキャブレターの下側(フロート室)をプラスチックハンマー等で衝撃(ドアノック程度の強度)を与えてください。この衝撃でバルブに詰まっているゴミが落ちることがあります。衝撃を２～３度与えて燃料漏れが改善されない場合は、フロートバルブの分解清掃が必要となります。フロートバルブの分解清掃は、実績のあるオートバイ店あるいは自動車整備工場にご依頼ください。

☆漏電の対応方法☆

漏電の原因は、車体の配線網や電装部品の中で、異常な接触が発生していることにより発生します。

修理方法については弊社にご連絡いただくか、実績のあるオートバイ店あるいは自動車整備工場にご依頼ください。

※通信販売というハードル

後述する「５.保証について」でも記載しておりますが、弊社では商品の不具合修理に関し、修理内容に対応した部品の供給、あるいは不具合状況に応じた作業アドバイスは出来ますが、出張修理などは対応出来ません。

このことは通信販売であることによる、弊社のハードルであるともに、お客様のハードルでもあります。

モーターサイクルという維持管理が必要な乗り物を通信販売でご購入いただいた場合、輸送中の振動などにより、出荷時点での状態が崩れてしまう可能性があります。

また、ハンドルなどの組み立て作業や慣らし運転中の取り扱い、あるいはドライブチェーンの初期伸びや各部のボルトの初期ゆるみなど、通常、初回点検(１ヶ月点検など)などで修正整備される事柄については、すべてお客様に委ねられることになります。

これは、弊社出荷時に行われる納車整備(オークション商品を除く)では、対応できない問題であるとともに、納車以降の安全運行責任は、ご利用いただくお客様自身の維持管理にあると言わざるを得ません。

運転前の仕業点検や維持管理に必要な定期点検整備などを確実に実行していただき、「運行して安全かどうか？」をお客様ご自身の判断と責任において運転していただくことを強く要望いたします。

"便利で"、"楽しく"、"安全に" 弊社のモーターサイクルをご利用いただくためにご理解いただけますようお願い申し上げます。

なお、オークションでご購入いただいた商品に関しましては、輸入直販となっており、納車整備のご依頼がない限り、輸入後の商品検品は一切行っておりません。

必ず納車整備を実施完了後の運行開始を厳守してください。

【商品の使用方法についてのご注意】
商品のご活用はお客様の運転に委ねられますので、商品の品質管理ではすべての事故やトラブルを防ぐことが事実上困難となっています。
これらの事柄を踏まえ、以下の点についてご同意いただける方への販売とさせて頂くことをご了承ください。

１．弊社の商品には、各モデルに適した走行環境がありますので、その特性を充分ご理解の上ご乗車ください。
  ダート専用モデル： 私有地内（オフロードコースやレース場内など）走行専用車両で、公道走行用ナンバーを取得出来ないモデル
  ダート推奨モデル： 私有地内走行や未舗装路走行に適しているが、登録ナンバーを取得して公道走行可能なモデル
  公道推奨　モデル： 登録ナンバーを取得した公道(アスファルト路面)走行に適しているが、未舗装路も走行できるモデル
  公道専用　モデル： 登録ナンバーを取得した公道(アスファルト路面)走行に適しているが、未舗装路は不向きなモデル
２．車両に関しては、そのモデルの持つ走行性能(最高速度や加速能力)を充分把握した上で､その車両の走行性能に適した環境で走行してください。
都市部の一般車両交通量の多い道路や大型車両交通のある場所等では、各モデルの走行性能を超えた能力を要求されることがあります。
このような道路を無理に走行すると、渋滞や事故の原因に繋がる場合がありますので､迂回するなどして､安全な走行環境で運転してください。
また、日本国内での使用方法や走行環境が、原産国生産メーカーで想定している条件と同一ではないため、想定外の故障も考えられます。
ナンバー取得後の一般公道走行においては、整備点検や仕業点検を実施し、お客様の自己責任にて走行してください。
３．フリースタイルの様な過激なアクションジャンプやフルサイズモトクロッサーを対象とした本格的な競技コースでの走行は、車体に過度の負担を与えます。
このような過激な走行での車体損傷や運転者の怪我については、お客様ご自身の責任にて対応してください。弊社では一切責任を負えませんのでご了承ください。
４．車両に対し定期的な整備を施し、且つ、走行前には各部の安全点検を行い、車体の機能的安全を確認した上で走行してください。
５．販売しています部品はすべてレース用部品になっておりますので、それらの部品の組み付けによる走行は、いかなる不具合に関しましてもすべてお客様ご自身の責任となります。弊社では一切責任を負えませんのでご了承ください。
６．走行上の事故やトラブルについては、すべてお客様ご自身の責任となります。当社や関連する企業や個人を訴訟等の争議対象としないことをお約束ください。
７．理由の如何に関わらず、走行後やナンバー登録後車両返品はお受けでき

ません。
同様に、組み付け作業後の部品返品もお受けできませんのでご注意ください。
以上の事柄についてご了承いただけない方はご注文をお控えいただけますようお願いいたします。

【ご注意！・免責事項】
アスファルト路面での走行によるトラブル、あるいは未舗装路面での走行でも過酷な運転走行におけるトラブルに関しましては、すべてお客様ご自身の責任となります。特にミニカーナンバーなどの公道走行用登録ナンバーの取得後は、いかなる車体損傷や運転者の怪我に関しましてもすべてお客様ご自身の責任となります。弊社では一切責任を負えませんのでご注意ください。

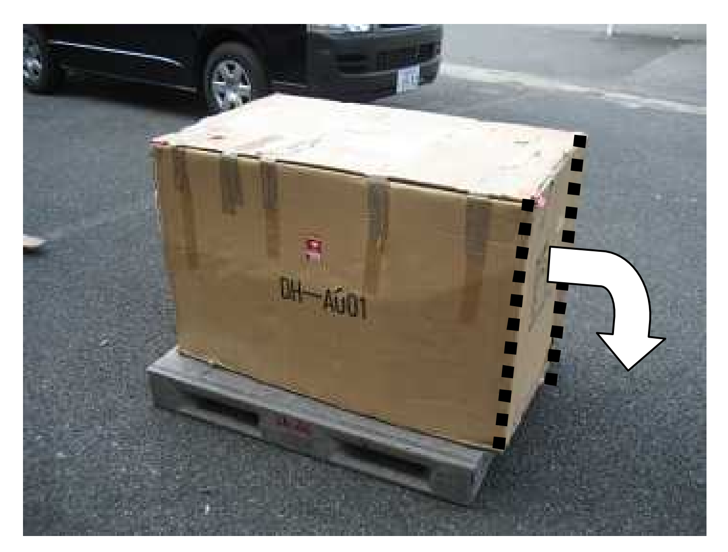
１．商品が届いたら(梱包の開け方～ハンドル等の組み付け)

①．段ボール箱の開け方

商品(ＣＪ－ＢＥＥＴのＡＴＶ：以降ＣＪバギー)をご自宅に引き取られましたら、組み立て作業が安全に出来る場所に置いてください。
まず、段ボール箱の開け方ですが、箱は真上に持ち上げると底面部と鉄枠を残し上方へ持ち上がります。(一部のモデルは箱の構造が違いますので後述します。)
ケーキの箱を開ける要領で上方へ持ち上げてください。この作業はお二人で行なうと容易に出来ます。



また、小型のモデルはこのようなケーキ箱構造になっていませんので、写真で点線に示した箇所をカッター等で丁寧に切断し、車体を鉄枠ごと引きずり出してください。



いずれの場合も段ボールは丁寧に扱ってください。万が一、商品に不良があり返品交換が必要となった場合に、この段ボールと鉄枠が必要となります。
切断する場合も、後でガムテープ等で補修できるような方法で切断してください。

②．付属品の取り外し

車体前後には、バンパーとキャリアが樹脂バンドで固定されています。樹脂バンドをラジオペンチ等で切断し、バンパーとキャリアを車体から外します。
切断時にバンパーとキャリア落とさないように注意して作業してください。また、車体へキズを付けないようにご注意ください。（ラジオペンチは付属していません）





車体の側方、ステップの上に付属の工具、ハンドルクランプ、バックミラー、登録用書類がテープで固定されています。テープをハサミ等で丁寧に切断し、工具等を外してください。このとき、登録用書類やバックミラーをハサミで傷つけないようにご注意ください。(陸運事務所登録が必要な車種の登録書類は後日郵送しております。)

付属品は輸送中の揺れによりテープから外れ、箱の底に落ちていることがありますのでご確認ください。





③．鉄枠のばらし方

鉄枠は底辺の枠と縦枠が連結されている場所でボルト固定されています。付属の工具セットでボルトを緩め、底部枠とそれ以外を分離します。





ボルトが全部外せましたら、段ボールと同じ要領で上方に持ち上げてください。このとき、鉄枠で車体を傷つけないようにご注意ください。



車体は前後２カ所、底部枠と針金で固定されています。この針金を外して車体と鉄枠を分離します。
針金は捻るように締め付けてありますので、ドライバー等を使い、捻れを戻すことで、素手でも外すことが出来ますが、針金カッターやペンチで切断すると作業が早いです。(針金カッターやペンチは付属していません)





針金は先端部が尖っておりますので、怪我をしないようにご注意ください。

④．ハンドルの組み付け方

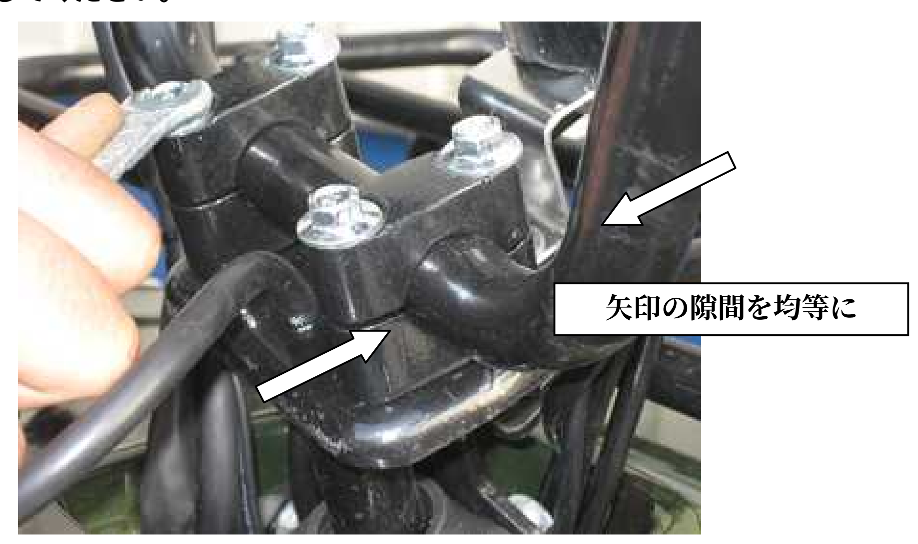
ハンドルはクッション材に包まれて、車体前部にテープ留めしてあります。
テープを剥がし、ハンドルの前後を確認してください。スロットルグリップ(回転するゴムグリップ)が右側に来る方向が正しいハンドルの向きです。
また、ハンドルはワイヤー類(ブレーキワイヤー、スロットルワイヤー)および電気系配線で車体と繋がっています。これらに無理を与えないように注意してください。



付属品にあったハンドルクランプを使用して、車体側のステアリングシャフトにハンドルを固定してください。
ハンドルクランプは２組あります。
クランプの上側と下側でハンドルを挟むようにして、前後２つの穴にボルトを挿入し、ステアリングシャフトのネジ穴にネジ込みます。クランプで挟む位置は、ハンドルの滑り止めのある位置です。



固定後、上下のハンドルクランプは少し隙間が空きます。この隙間は前後で同じ間隔に調整してください。
この要領で、２組のクランプを使い、ハンドルをステアリングシャフトにしっかり固定してください。



⑤．スピードメーターの取付方

スピードメーターはクッション材に包まれて車体前部にテープ留めしてあります。テープを剥がし、クッション材を外しハンドルクランプ前部の取付穴と取付ボルトを確認し、これらを使って車体に固定してください。



※註：このスピードメーターには、夜間走行用の照明機能はありませんのでご注意ください。

⑥．バックミラーの取付方

バックミラーは下の図を参考に角度を合わせ、スパナでしっかりと固定してください。





⑦．バンパーおよびキャリアの組み付け方

バンパーおよびキャリアは、それぞれ取付け穴があり、これと合うようにフレーム側にネジ穴があります。取付けボルトはフレーム側ネジに仮留めされていますので、一度外し、バンパーおよびキャリアの組み付けに使用してください。



クラクションを共締めする







バンパーおよびキャリアは加工精度の関係で、組み付け難い場合がありますが、納車整備時に一度組み付けテストを実施し、取り付けの可否を確認しておりますので、根気よく作業にあたってください。
(納車整備未実施の車両は、キャリア側のステーを曲げたり、広げたりする必要があることがあります。お客様ご自身で組み付け調整をお願いいたします。調整による破損の恐れがある場合や、どうしても組み付かない場合は弊社までご連絡ください。)

⑧．燃料キャップのゴムホース

燃料タンクのキャップ中央の穴とステアリングシャフトの穴をゴムホースで連結してください。



⑨．バッテリーコードの接続

最後にバッテリーコードの接続を行います。

必ず、バッテリーの端子の極性を確認していただき、＋端子には赤いコードを、－端子には黒いコードを接続してください。

作業中は感電には十分注意してください。

バッテリーにはメンティナンスフリー形式と電解液補充タイプ(下画像の様な小さな電解液注入孔が６個あるタイプ)があります。

電解液補充タイプは、ご使用を開始する前にバッテリー液を注入しなければなりません。

写真を参考に白い蓋をすべて外し、それぞれに規定量までバッテリー液を注入します。



接続はドライバーを使用し、確実に締め付けを完了してください。
バッテリー側のナットを少し浮かし気味で作業すると容易に締め付けられます。



端子の極性を間違えたり、締め付けが不十分で走行中に外れたりしますと、走行不能になる可能性がありますので、十分注意してください。
万が一、極性を間違い、ショートさせてしまったら、ヒューズが切れている可能性がありますのでチェックしてください。
ヒューズはボディーの内側のハンドルシャフト付近にある樹脂ケースに収納されています。また、車両によってはバッテリーの近くに配置されているものもあります。
ヒューズはあらかじめ予備が１個入っていますのでご利用ください。
モデルによっては、あらかじめ配線が接続済みのタイプもありますが、特に問題ありません。

２．各部の操作方法

①．各種灯火類の操作方法

a.ヘッドライトの点灯方法

ヘッドライトはハンドル左側のコンビネーションスイッチにある矢印のスイッチをスライドして点灯させてください。

コンビネーションスイッチは車種により２種類有りますので、画像と実車を見比べてご判断ください。

また、製造時期により同じ形状でも、各スイッチ類の機能が異なる場合があります。

各スイッチの表示マークをご確認の上、正しい操作をおこなってください。





b.ウィンカーの操作

ウィンカーはハンドル左側のコンビネーションスイッチにある矢印のスイッチを進路変更方向にスライドして点滅させてください。

コンビネーションスイッチは車種により２種類有りますので、画像と実車を見比べてご判断ください。

上側のタイプはプッシュキャンセル方式ですので、ウィンカーキャンセルは太い矢印の方向に押してください。

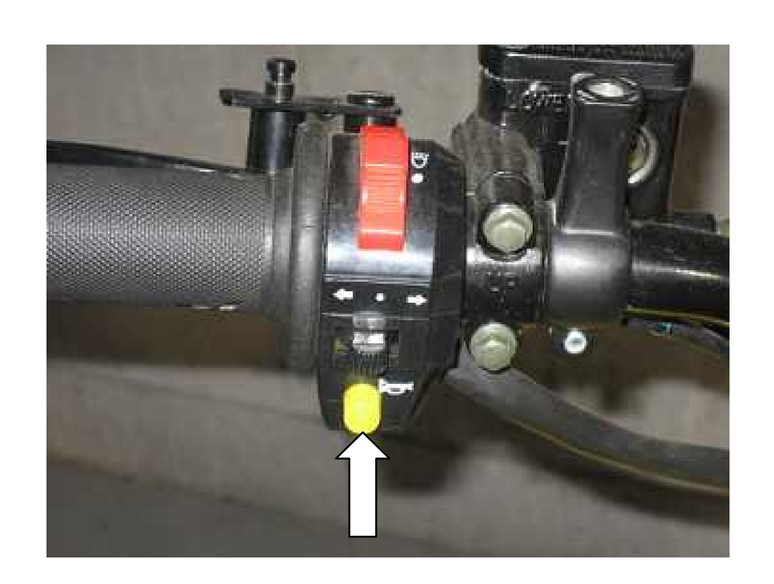




c.クラクション

クラクションはウィンカー下のボタンを押してください。





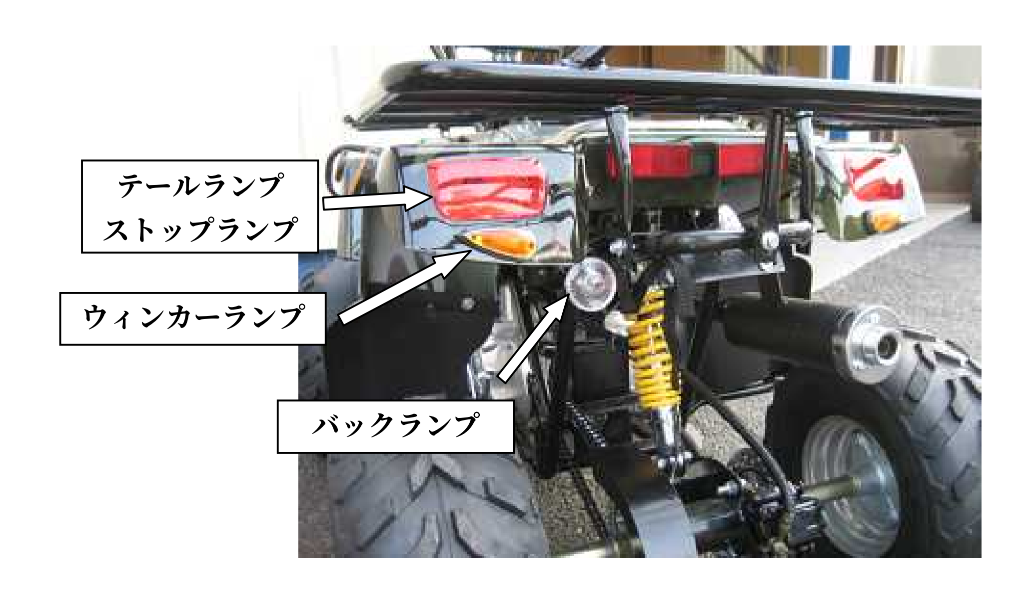
d.その他の灯火類について

その他の灯火類としては、次のようなものがあります。

・テールランプ：ヘッドライトと連動して自動点灯します。

・バックランプ：バックギヤと連動して自動点灯します。

・ストップランプ：ブレーキ操作と連動して自動点灯します。



②．ブレーキのかけ方およびブレーキロックのかけ方

a.前輪ブレーキのかけ方

ハンドル右側のレバーを握ると前輪ブレーキが掛かります。



b.後輪ブレーキのかけ方

ハンドル左側のレバーを握ると後輪ブレーキが掛かります。



また、ＱＵＡＤモデルは右側ステップにあるペダルを踏み込むと後輪ブレーキが掛かります。



c.ブレーキロックのかけ方

ＣＪバギーは次の方法でブレーキをロックすることが出来ます。

・前輪のブレーキロック：前輪ブレーキレバーの付け根に取り付けられている棒状の突起物を、ブレーキレバーを握りながら下方向へ押し込み、その状態でレバーから手を離すとブレーキがロックされます。ロック解除はブレーキレバーを握ることにより、突起が飛び出しロックが解除されます。





・後輪のブレーキロック：後輪ブレーキレバーの付け根に取り付けられている棒状の突起物を、ブレーキレバーを握りながら下方向へ押し込み、その状態でレバーから手を離すとブレーキがロックされます。ロック解除は誤動作防止プレートを手前に引き寄せながらブレーキレバーを握ることにより、突起が飛び出しロックが解除されます。





プレートを矢印方向に回しながら
レバーを握るとロック解除

後輪ブレーキがフットペダルのモデルは後輪ブレーキロックがありませんのでご注意ください。
ブレーキロックは比較的ブレーキレバーを強く握らないとかからないように設定されています。女性など握力の弱い方は、ブレーキロックを掛けられない場合があります。その場合はロック機構の爪等を削っていただくと比較的軽い操作でロックできるようになりますが、あまり大きく削ってしまいますと、ロック機構が働かなくなる可能性がありますので、加工に自信のない方はご相談ください。



③．エンジンの始動方法および停止方法

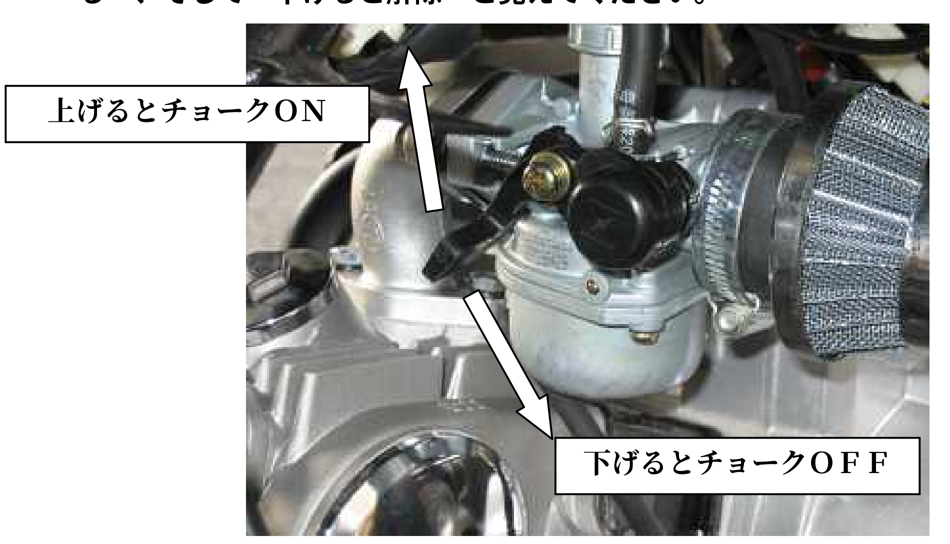
a.エンジン始動方法

まず、ガソリンタンクの蓋を開け、レギュラーガソリンをガソリンタンクに給油します。給油後はガソリンタンクの蓋をしっかりと締めてください。
メインキーを差し込み、キーを右方向(時計と同じ方向)に回します。
ギヤがニュートラルであることを確認してください。
前後どちらかのブレーキを掛けながらハンドルの右側にあるセルモータースイッチを押します。(ＱＵＡＤモデルは左ハンドルスイッチの前部にセルモータースイッチがあります。)
通常はこの操作でエンジンが始動します。
セルモーター使用時にアクセルグリップを操作する必要はありませんが、車体により個体差があり、若干アクセルを開けていた方が掛かりやすい場合があります。
但し、アクセルを開ける場合はアクセル開度１/８以下で始動させてください。
ご注意！：ギヤがニュートラル以外でもエンジン始動が可能となっています。
ギヤがニュートラル以外の位置で、不用意にアクセルを開けていますと、エンジン始動と同時に車体が飛び出すことがありますので充分ご注意ください。





エンジンが掛かりましたらエンジンの回転を徐々に上げていって暖機運転を行なってください。
ＣＪバギーはエアークリーナーにパワーフィルターを使用しているので、暖機運転が充分でないとエンジン回転がスムースに上がらずエンストしてしまいます。
暖機運転はアクセル開度とエンジン回転のツキとの様子を見ながら行なってください。
冬期などで気温が低い場合はチョークを使用していただくとエンジン始動が容易になります。
チョークを使用する目安は、チョークを使用しないでセルモーターを作動させた時に、全くエンジンの爆発音がしない場合です。
チョークの使用方法はキャブレターに取り付けられているチョークレバーを上げることにより”チョークが掛かる”状態になります。チョークの解除は、これとは逆にチョークレバーを下げる操作となります。チョークレバーが水平とか垂直とかはキャブレターのタイプにより変化しますので、あくまで”上げると掛かる”、そして”下げると解除”と覚えてください。



ＱＵＡＤモデルはチョークレバーが左ハンドルスイッチ下部にあります。レバーを外側に引くことによりチョークが掛かります。



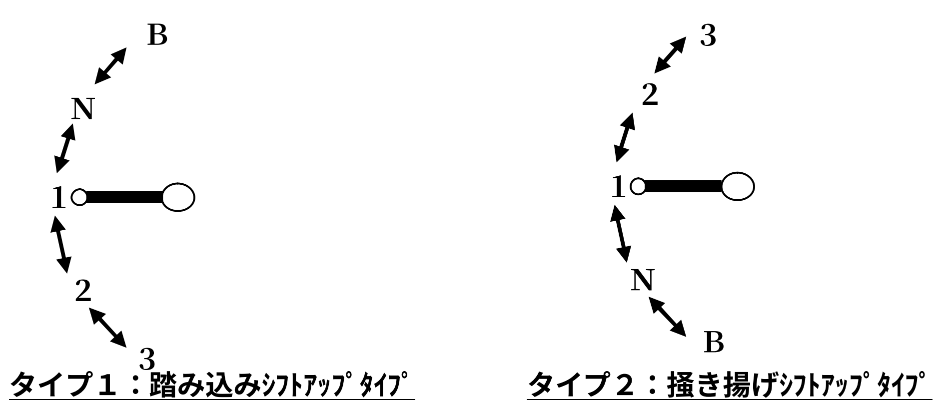
チョークを掛けてエンジン始動する場合は、アクセルは開けない状態でセルモータースイッチを押してください。
エンジンが掛かりましたら、アクセル開度を１/４～１/２程度開けて、エンジン回転を上げ、エンジンを急速に暖めてください。
この状態を１分程度続け、エンジンが暖まりましたら、チョークを解除してください。
チョークを解除しましたら、前記した通常のエンジン始動方法と同様に、エンジン回転のツキをみながら暖機運転を完了してください。
場合によっては、チョークレバーを中間位置で操作する”ハーフチョーク”を利用することで、エンジン始動がスムースに行える場合があります。
いずれにしても車体の個体差により暖機運転の方法が変わりますので、いろいろな操作手順で試してください。
ご注意！：チョークを掛けたまま走行は出来ませんのでご注意ください。

b.エンジン停止方法

メインキーを左方向(時計と逆方向)に回してください。これでエンジンは止まります。
ご注意！：エンジン停止時に空ぶかしをしてメインキーをオフにしますと、点火制御装置が壊れる場合があります。その他、走行中にメインキーをオフにするなど、メインキーがオフの位置でエンジンが回転しているような状態にならないようにご注意ください。

④．変速機の操作方法

a.ギヤの配列



タイプ１：踏み込みｼﾌﾄｱｯﾌﾟﾀｲﾌﾟ　　タイプ２：掻き揚げｼﾌﾄｱｯﾌﾟﾀｲﾌﾟ

ご注意！：小型のバギーは変速ギヤが無いタイプがあります。エンジン左側にシフトペダルまたはシフトノブの、設置用シャフトの無いバギーは変速ギヤがありません。

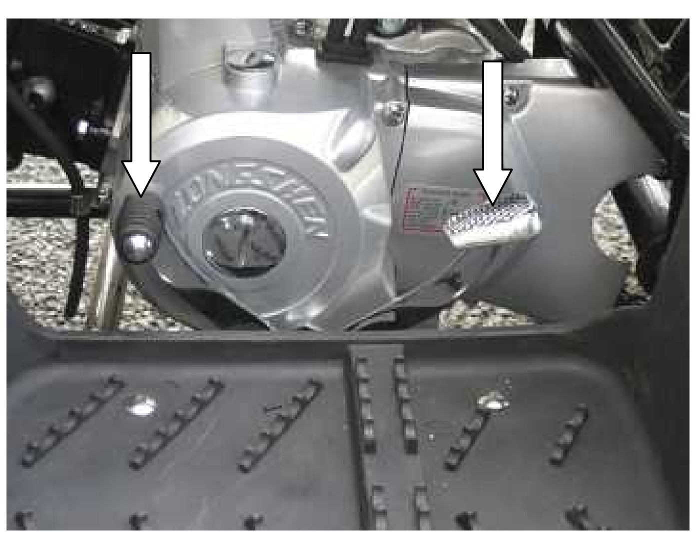
b.シフトアップ/シフトダウン

エンジンの回転数や走行速度を考慮し、最適なギヤ位置を選択して走行してください。

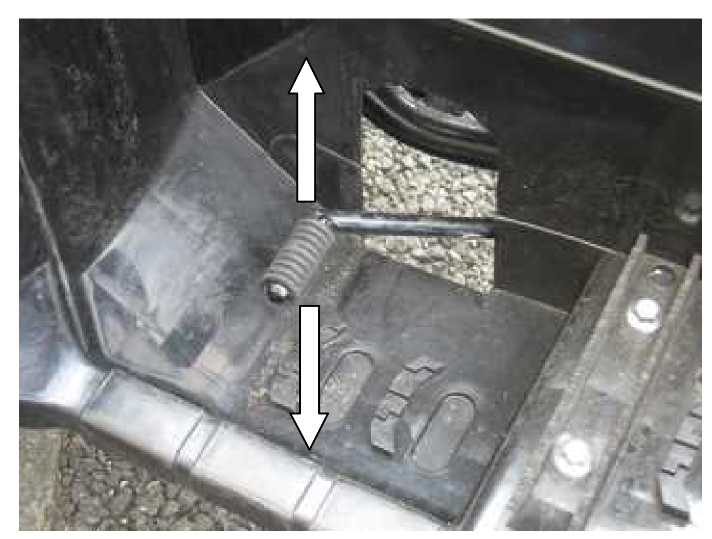
ご注意！：自動遠心クラッチ式エンジンは、シフトペダルを踏み込んだ状態や掻き上げた状態(またはシフトノブを倒した状態：以降、変速操作状態)でクラッチが切れる機構となっています。クラッチが切れた状態でエンジン回転を上げ、そのまま変速操作状態を解除しますと、急発進やウィリーなど危険な状態になりますのでご注意ください。

シフトアップあるいはシフトダウンの操作方法は以下のようになっています。

・シーソーペダルタイプ：つま先で踏み込む、または踵で踏み込む方法で変速操作をしてください。



・ノーマルペダルタイプ：つま先で踏み込む、または足の甲で掻き上げる方法で変速操作をしてください。



・変速シフトノブタイプ：変速シフトノブを前後に倒す方法で変速操作をしてください。



c.バックギヤの操作に関する注意事項

バックギヤは、前進方向のギヤとニュートラルを挟んだ反対側に配置されています。前進ギヤからバックギヤへ、またはバックギヤから前進ギヤへ操作するときは必ずニュートラル位置にて車体を停止させてください。
車体が前進しているときにバックギヤに操作することや、車体がバックしているときに前進ギヤに操作すると、ドライブチェーンに過度の負担が掛かり異常な伸びの発生や破断、また、最悪の場合エンジンが壊れることがありますので絶対に行なわないでください。

⑤．安全装置(キルスイッチ)について

ＣＪバギーは、不測に事態に備えてエンジン非常停止用の”キルスイッチ”が装備されています。

キルスイッチは車体のタイプにより設置位置と操作方法が２通りあります。

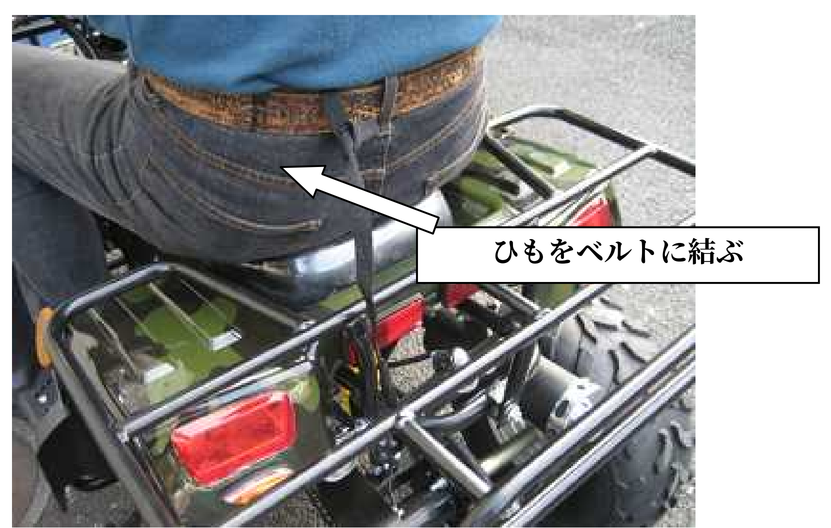
・ハンドルスイッチタイプ：左ハンドルスイッチの赤いボタンを押すことにより
エンジンが停止します。再度スイッチを押さないと
エンジンを始動することは出来ません。



・ライダー身体固定タイプ：車体後部にヒモの付いたゴムキャップがあります。
このゴムキャップが外れるとエンジンが停止します。



ゴムキャップに結びつけてあるヒモをライダーの身体(ベルト等)に結びつけておくと、転倒時などライダーと車体が離れてしまった場合にゴムキャップが外れ、車体の暴走を防ぐことが出来ます。ゴムキャップを外した場合は、再度ゴムキャップを取り付けないとエンジンを始動することは出来ません。



ひもをベルトに結ぶ

③．走行前の始業点検について

一般に４輪バギーは４つの車輪を装備しながら、乗用車のように複雑な機構を持っておりません。

したがって走行路面の影響を受けやすく、車体各部のボルトの緩みなどが発生しやすい構造となっています。

そのため、走行前の仕業点検は走行中のトラブルを防ぐばかりではなく、車体のコンディションを保つために重要な役割を果たします。

仕業点検の項目は、弊社にて実施している納車整備と同様の項目を実施することが望ましいですが、時間が掛かる内容もありますので、最低でも次の項目は実施してください。

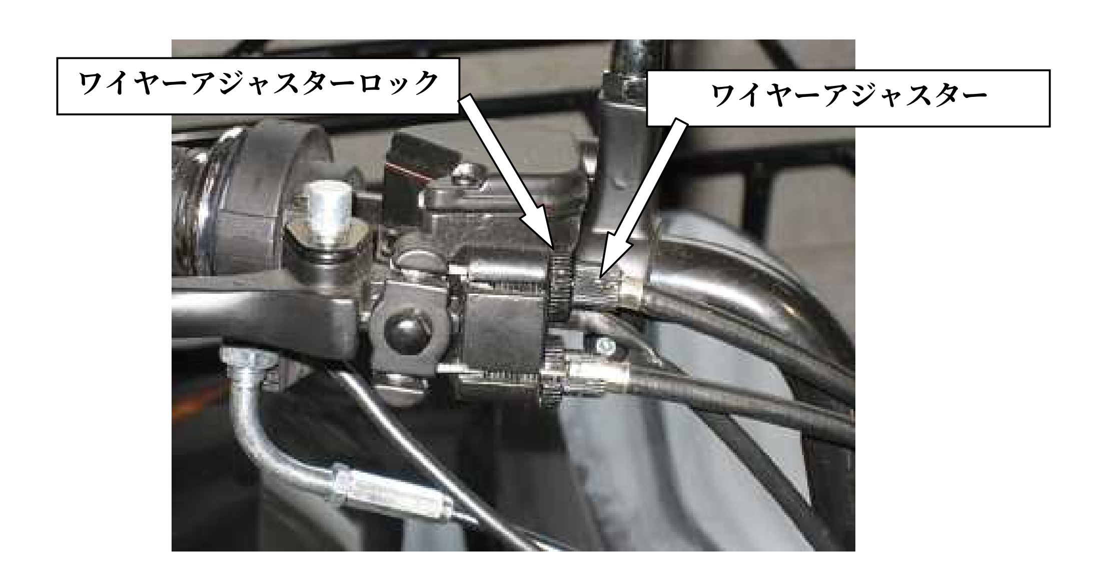
・灯火類の作動状況は正常かどうか
・エンジンの始動/停止状況および回転状況は正常かどうか
・エンジンオイルは規定量入っているかどうか
・車輪がしっかりと固定されているかどうか
・車輪はスムースに回転するかどうか
・後輪の取付けにがたつきはないかどうか
・後輪車軸に亀裂などがないかどうか
・ブレーキのきき具合は正常かどうか
・ブレーキパッドやシューは摩耗していないかどうか
・ブレーキフルードは規定量入っているか
・ハンドルと車輪の連結状況や切れ具合は正常かどうか
・ハンドルの作動にガタや緩みはないか
・車体各部のボルトに緩みはないかどうか
・サスペンションは正常に作動しているかどうか
・チェーンの張り具合は正常かどうか
・タイヤがすり減っていないか、亀裂がないか、空気圧は正常かどうか
・配線に切れかかっている箇所や外れかかっている接続部はないかどうか
・ガソリンホースはしっかりと接続されているかどうか
・ガソリン漏れがないかどうか

３．保守点検(消耗部品の点検)

保守点検は２ヶ月に一度程度、弊社にて実施している納車整備と同様の項目を実施してください。
また、消耗品等の減り具合と前回の点検との時間経過を考慮し、適切な実施間隔で保守点検を実施してください。
下に代表的な消耗部品について説明します。

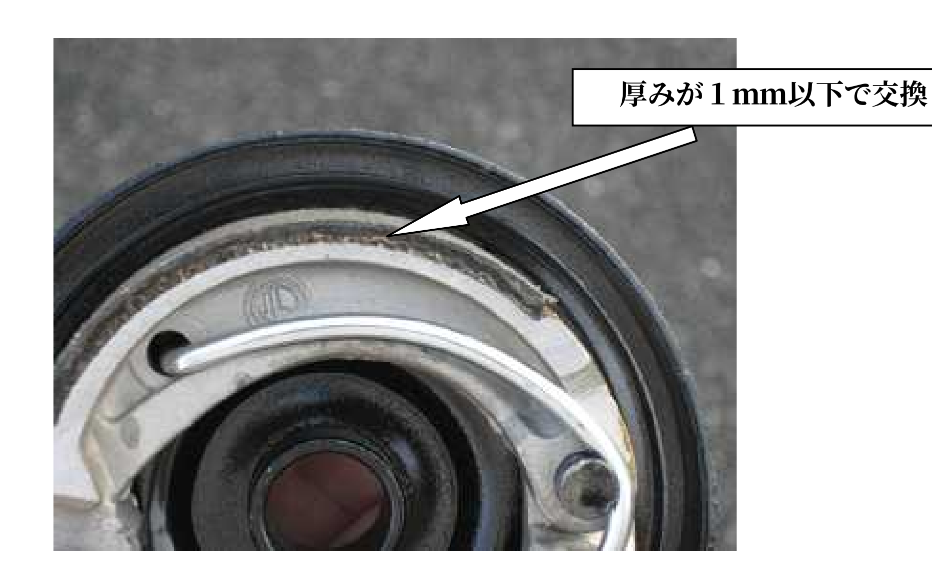
①．前輪ドラムブレーキの調整方法およびブレーキシューの摩耗について

前輪ドラムブレーキはブレーキワイヤーの張り具合により調整します。
ワイヤーアジャスターのロックを緩め、アジャスターを回転させるとブレーキレバーの遊び量が変化します。最適なレバーの遊び量を設定し、再度アジャスターのロックを締め付けてください。
前輪ブレーキのワイヤーは左右独立しており２本有ります。両方の効き具合が均等になるように調整してください。



新車時から数えて、レバーの遊び量調整を５回ほど行なった場合、ブレーキシューの摩耗が進んで交換時期に来ている可能性があります。車輪を外し、ブレーキシューの残量を測定してください。シューの厚みが１mm以下になっていた場合はブレーキシューを交換してください。





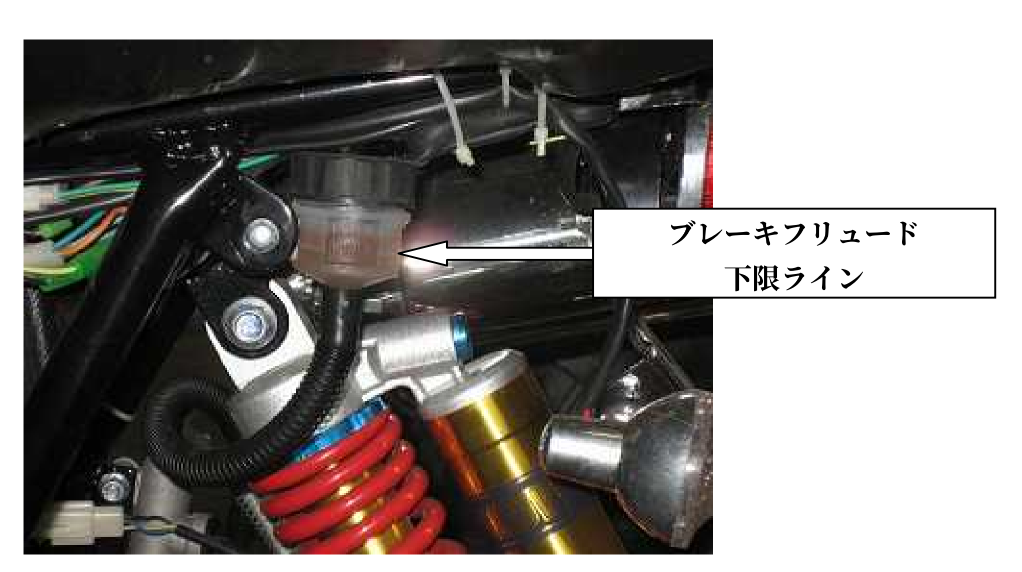
②．油圧ディスクブレーキの摩耗について

一部のモデルは前輪ブレーキに油圧ディスクブレーキを採用しています。
また、後輪ブレーキはすべてのモデルで油圧ディスクブレーキを採用しています。
油圧ディスクブレーキは遊び量の調整は出来ません。
油圧ディスクブレーキのディスクパッドは後方より除くとパッドの減り具合が確認できます。
パッドの厚みが２mm以下になっていた場合はディスクパッドを交換してください。



また、ブレーキフリュード(ブレーキオイル)の液量と色を確認してください。
ブレーキフリュードが規定値より減っていた場合は、ブレーキパッドの摩耗か、
ブレーキフリュードの液漏れの可能性があります。
ブレーキパッドの摩耗確認、および油圧ホースの液漏れチェックを行い、異常が
あった場合は直ちに修理してください。
また、ブレーキフリュードは通常、蜂蜜のような色をしています。
茶褐色に変色していた場合はブレーキフリュードの交換を行います。





ご注意：ブレーキは重要保安部品です。
このような修理の必要性が確認された場合、直ちに実績のある整備工場に整備ま
たは修理の依頼を行ってください。

③．エンジンオイルの交換について

エンジンオイルは走行距離にして３０００㎞、期間にして３ヶ月程度ごとに交換してください。

また、新車時は走行距離にして１０００㎞、期間にして１ヶ月程度で交換してください。

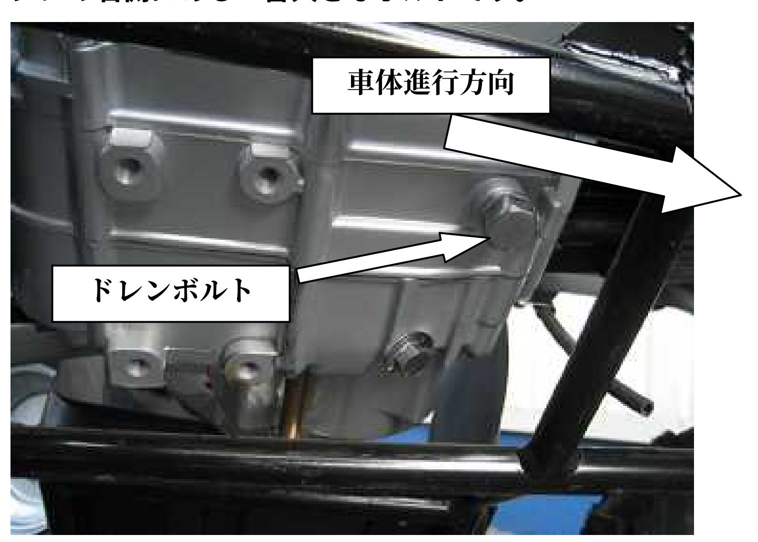
ＣＪバギーは積算計が搭載されていないモデルが多いので、距離管理が難しくなっています。

１週間に２～３度走行するような頻度であれば、３ヶ月ごとの交換をお勧めいたします。

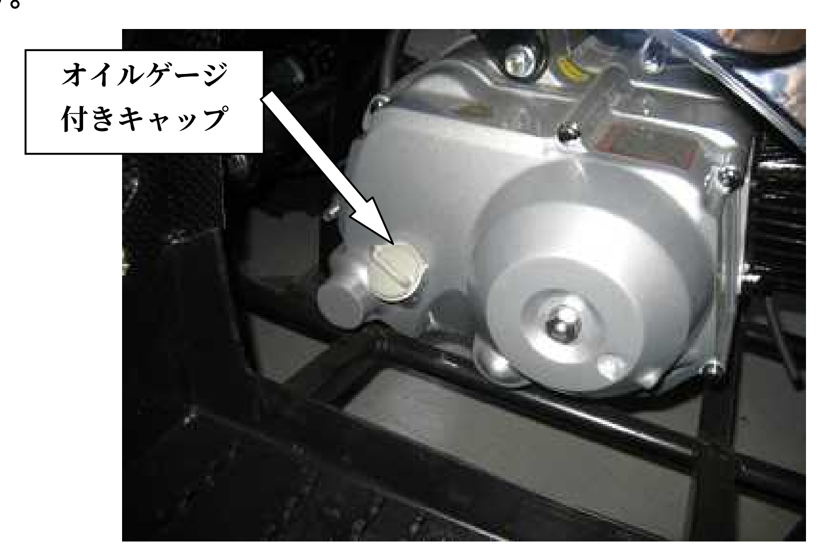
交換する際はエンジン下部のドレンボルトをメガネレンチ等で外し、オイルを全部排出してください。

エンジン下部には、カムチェーンテンショナーのスプリング調整ボルト(ドレンボルトより若干小さい)があり、ドレンボルトと間違えやすいのでご注意ください。

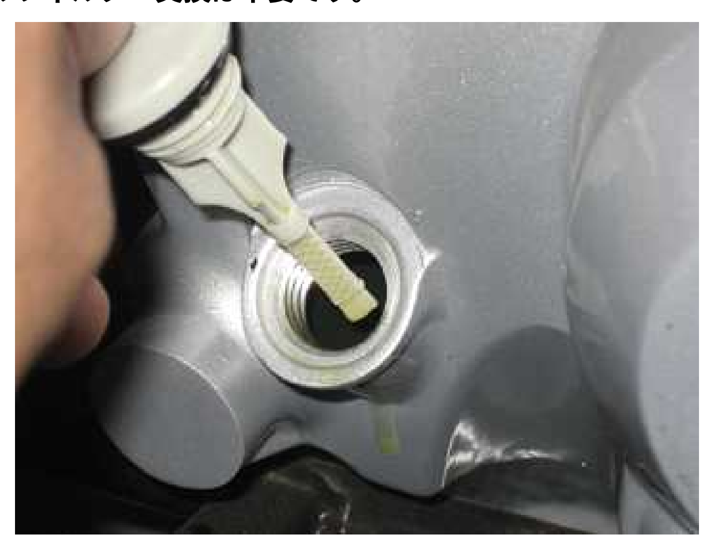
ドレンボルトはエンジンの右側にある一番大きなボルトです。



古いオイルが排出できましたら、ドレンボルトを締め付け、エンジン右側後方にあるオイルゲージ付きキャップを外し、新しい４ストローク用エンジンオイルを注入します。



オイル量は０．８リッターが目安ですが、オイルゲージを使用し油面で確認してください。
オイルゲージを締め込まないでゲージ範囲に入ればＯＫです。また、自動遠心クラッチ方式のエンジン（カブと似ている形状）は、オイルフィルターがありませんのでオイルフィルター交換は不要です。



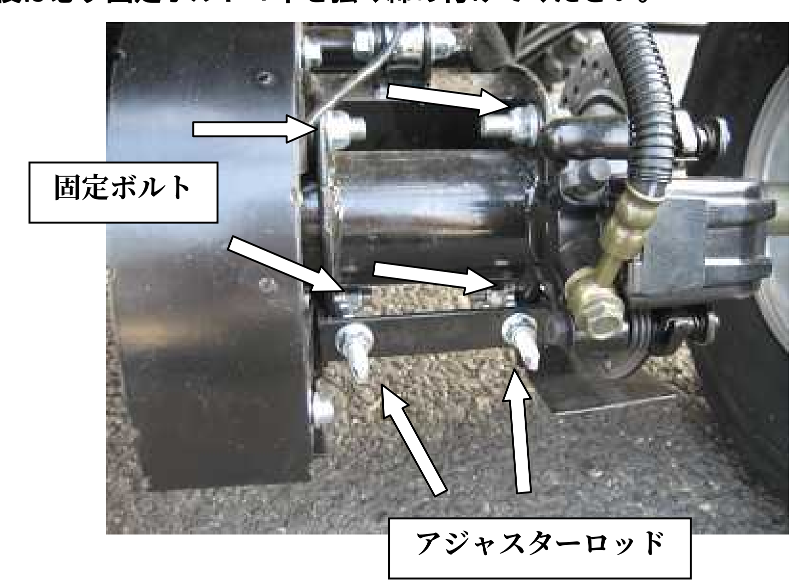
④．ドライブチェーンの調整方法

ドライブチェーンの張り具合は、チェーンの遊び量が２～３ｃmになるように調整してください。



チェーンの調整方法は下の写真の４つの固定ボルトを緩め、アジャスターロッドのナットを回転させて調整します。回転数は必ず左右同じ回転数で調整してください。

調整後は必ず固定ボルト４本を強く締め付けてください。



⑤．ドライブシャフト（後輪車軸)のメンティナンス(デファレンシャルギヤ搭載車を除く)

ＡＴＶは本来、砂浜や山岳地などの未舗装路(アスファルト路面以外)走行を前提に開発されている乗り物です。

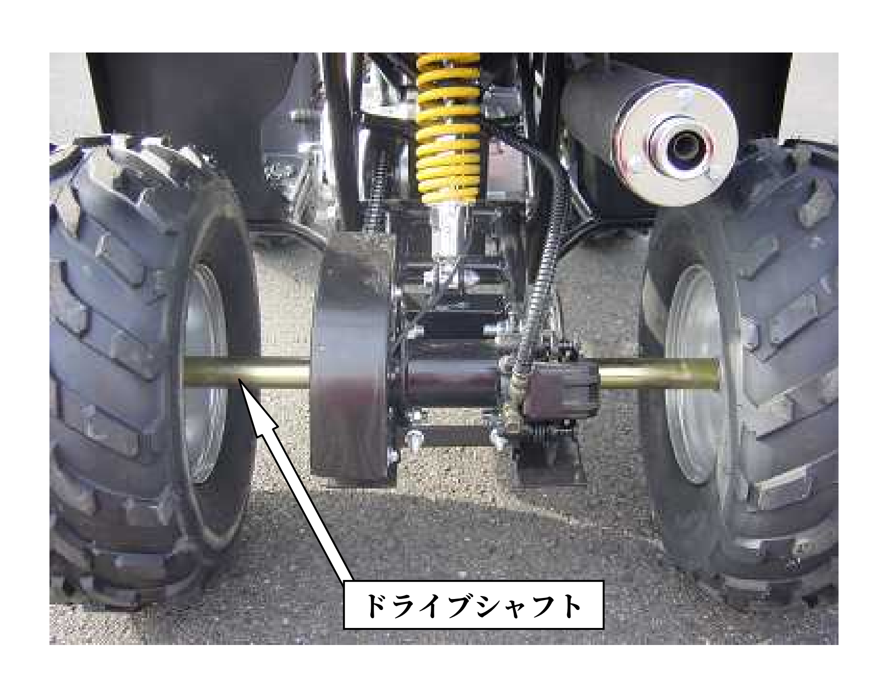
旋回時の内外輪差(カーブで外側の車輪と内側の車輪の軌跡距離が違う)を吸収するためのデファレンシャルギヤが搭載されておりませんので、カーブでは左右輪を連結して駆動しているドライブシャフトに負担がかかります。

したがってドライブシャフトは、損傷や摩耗、亀裂などがないか必ずチェックする必要があります。

また、ドライブシャフトは消耗部品とお考えいただき、アスファルト路面を頻繁に走行される場合は３ヶ月に一度程度の頻度で、交換をされることをお勧めいたします。

(ドライブシャフトは１本￥３，５００円より販売しております。定期交換とお申し付け頂ければ送料サービスにてご提供しております。)

また、出来るだけドライブシャフトに負担を掛けないように、急な旋回運転は出来るだけ行わないようにしてください。



注：この項目はデファレンシャルギヤ搭載車を除く

ドライブシャフトの交換手順は以下のようになります。

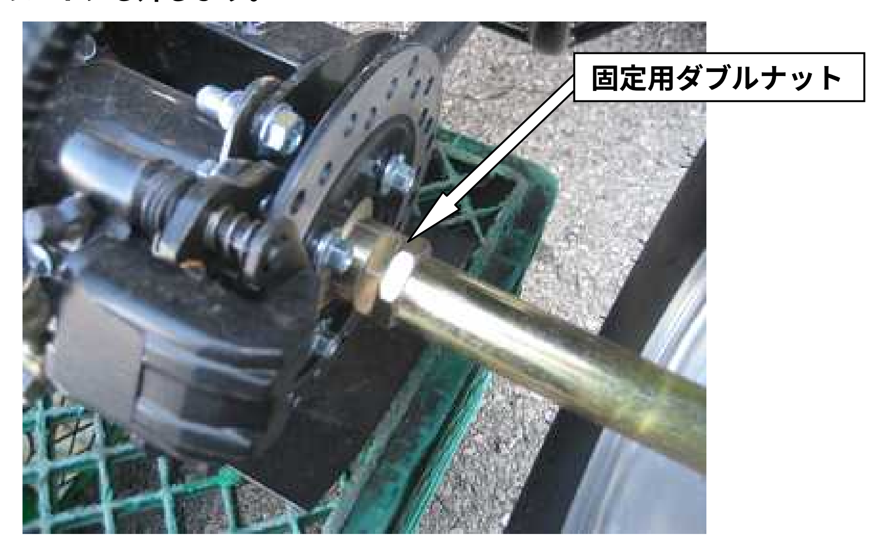
- **後輪が地面から浮くように車体の後方を持ち上げて固定し、後輪を両方とも取り外します。**



- **ドライブチェーンを取り外します。ジョイントクリップをラジオペンチ等で取り外してください。また、組み付け時はジョイントクリップの開いている方向が、チェーン回転方向を向かないように注意してください。**



・固定用ダブルナット(写真矢印)を外し、ドリブンスプロケットおよびブレーキディスクを取り外す。また、ドライブシャフトに補助パイプが被せてあるタイプは、このパイプも外します。





・ドライブシャフトは左右対称ではありません。古いシャフトを外す前に、左右の方向と固定位置等を確認しておいてください。



・ドライブシャフトの端部を金槌等でシャフト軸方向に叩くと、ドライブシャフトが外れてきます。１５ｃm程度移動させると手で外せるようになりますので、下に落とさないように取り外してください。



・上記の手順と全く逆の手順で新しいドライブシャフトを組み付けてください。各部のボルトナットはしっかりと締め込んでください。
割ピンなどの細かな部品も分解前の状況になるように取付けてください。



４．トラブルの対処方法について

①．エンジンが始動しない

エンジンが作動しない場合は次の事柄を確認してください。

○セルモーターが回らず、スターターボタンを押しても何も音がしない場合

・メインキーが"ON"の位置になっているかどうか

・ヒューズが切れていないかどうか

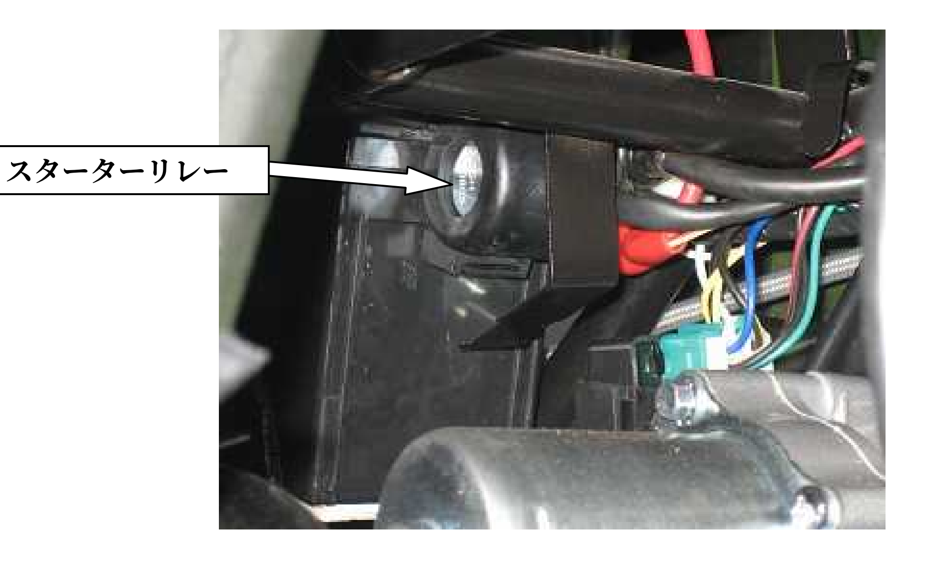
いずれの症状もない場合は、メインスイッチの不良が考えられます。

弊社までご連絡ください。

○スターターボタンを押すと、セルモーターが回らず、何かの作動音がある場合

・クゥ〜クゥ〜、あるいはカッカカッカカッと音がする場合は、バッテリーが上がっていると思われます。バッテリー充電を行ってください。

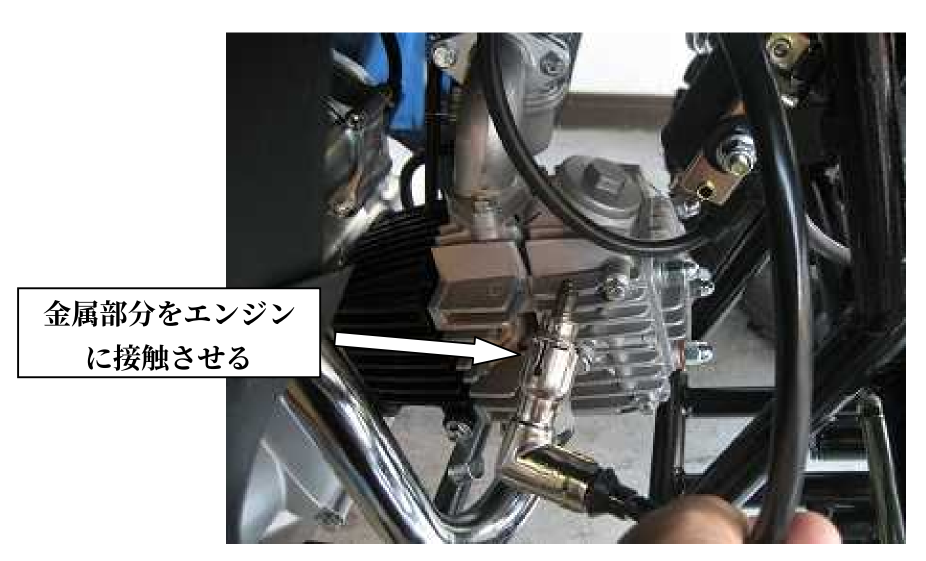
・スターターボタンを押したときに小さくカッと音がする場合は、スターターリレーが壊れていると思われます。弊社までご連絡ください。



○セルモーターは正常に回るが、エンジンが始動しない場合
・ガソリンが入っているかどうか
・キルスイッチが"切"の位置になってないかどうか(２．⑤．安全装置(キルスイッチ)について　参照)

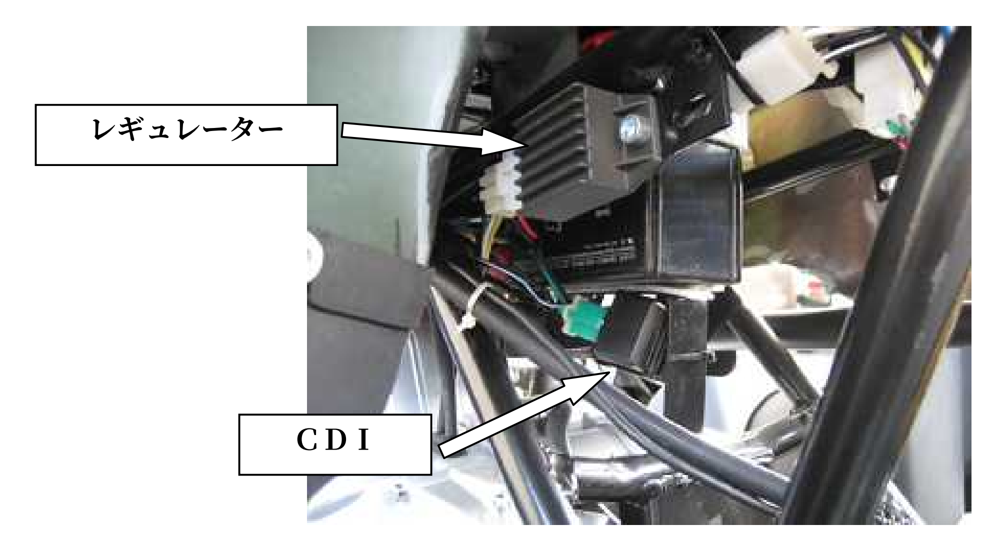
ガソリンがあり、キルスイッチが"入"になっている場合は、電装部品の不良が考えられます。次の事柄を確認してください。

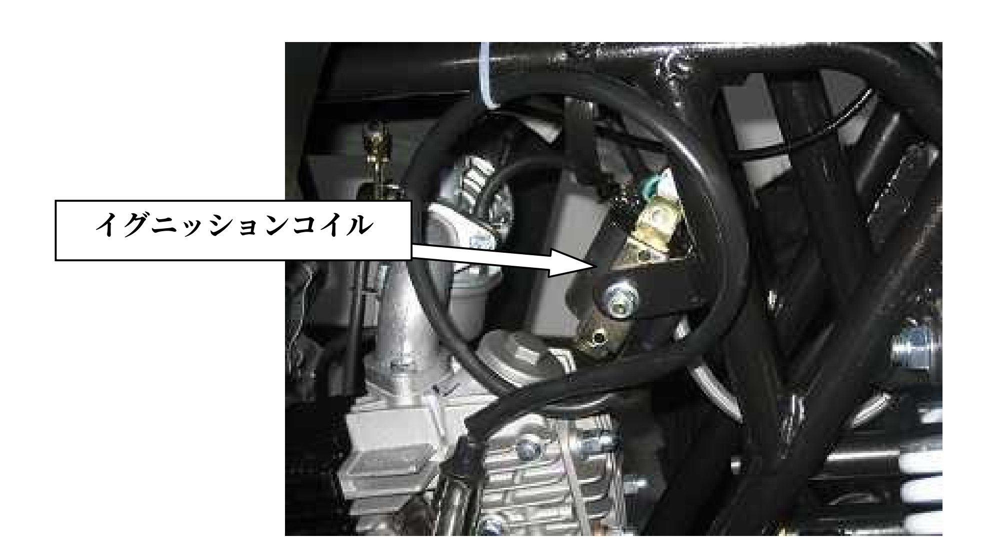
・スパークプラグの火花を確認してください。下の写真のように、一度スパークプラグをエンジンより取り外し、スパークプラグをプラグキャップに接続し、さらにエンジンの一部分にスパークプラグの外側ねじ部を接触させた状態で、スターターボタンを押します。このときスパークプラグの放電電極から火花が発生するかどうかをご確認ください。
スパークプラグの電極がガソリンで濡れている場合は、ガソリンを拭き取り完全に乾燥させるか、新品のスパークプラグに交換し、放電確認を行ってください。



ご注意：この作業は高圧電流に感電する危険がありますので、ご注意ください。
放電電極から放電がある場合は、始動方法に誤りがある場合があります。
特に放電があるにもかかわらず、電極がガソリンで濡れている場合は、俗に言う"カブっている"状態で、必要以上にアクセルを開けているか、不要なチョーク操作をしていることが考えられます。
再度、エンジンの始動方法を良くお読みになり、正しくエンジン始動を行ってください。

放電電極から放電が無い場合は、点火制御器(ＣＤＩ)、２次コイル(イグニッションコイル)、発電機(ジェネレーター)のいずれかの不良が考えられます。
また、間違ったエンジン停止方法により、過大電流が整流器(レギュレーター)、点火制御器(ＣＤＩ)に流れ、これらの部品が故障してしまった可能性があります。







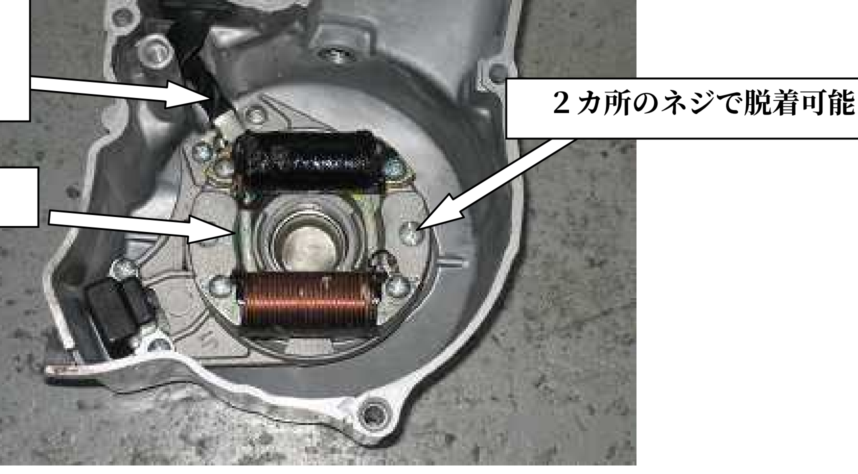
これらの電装部品が故障している場合は、該当部品の交換で比較的較的容易に修理できますのでご安心ください。
まずは弊社までご連絡をいただき、部品の調達をしてください。

☆電装部品の交換方法

点火制御器(ＣＤＩ)、２次コイル(イグニッションコイル)、整流器(レギュレーター)の交換は、外装ボディー内側のフレームなどに固定されています。
ボルトやバンドなどで固定されている各部品を取り外し、つながっている配線を取り外します。このとき配線を切断しないように注意してください。また、配線を再接続する際に間違わないように、元々接続されていた配線の色をメモ書きしておいてください。
次に新しい部品を、元のように配線の接続を行い、車体の元の場所に元のような固定方法(ＣＤＩはバンドで、他の部品はボルトで)で固定します。
余分な配線のとりまとめなどもしっかりと行ってください。

発電機(ジェネレーター)の交換は、エンジン左側のジェネレーターカバーを取り外して交換します。
次の写真を参考に作業してください。





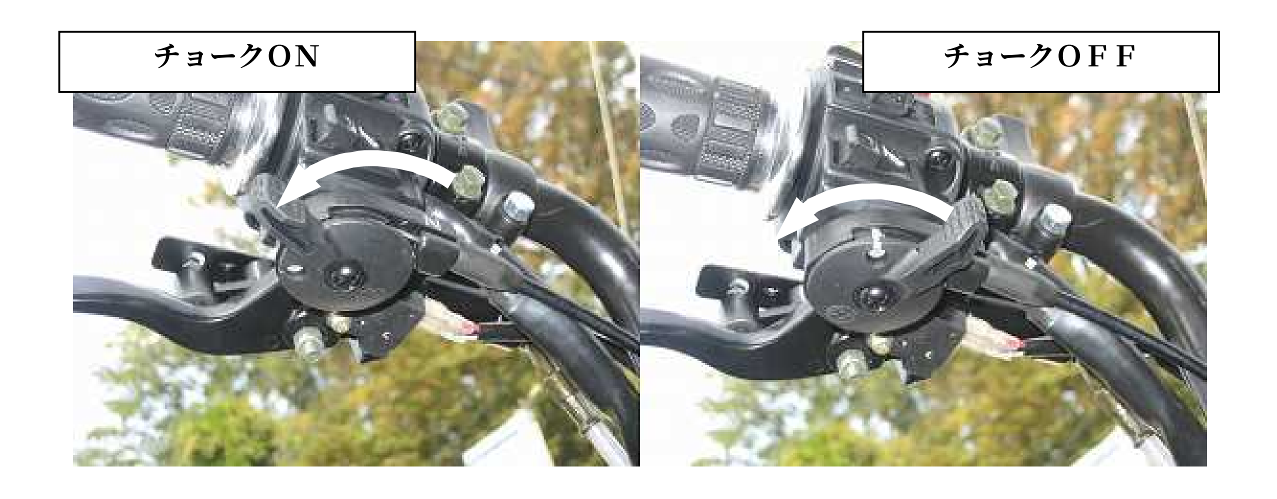
②．始動性が悪い

エンジンの始動がスムースにいかない場合は、まず、始動方法をチェックしましょう。

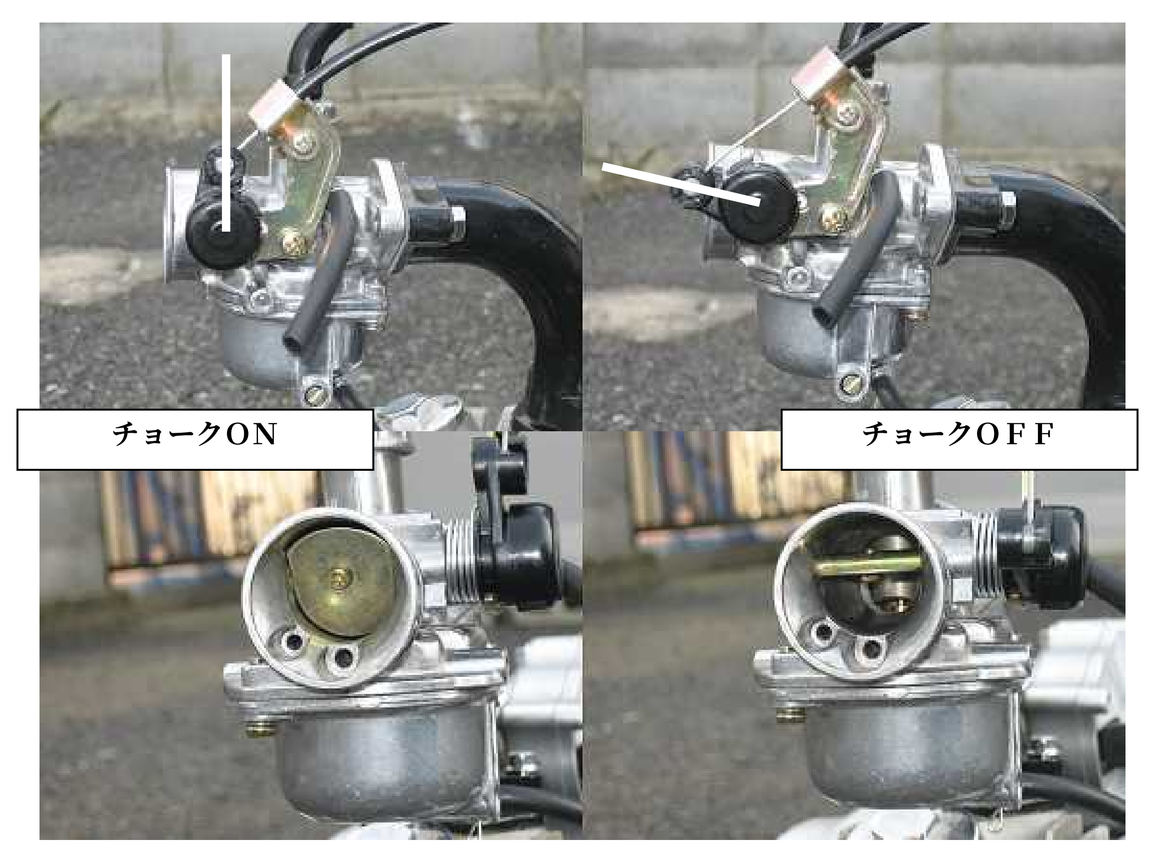
また、ハンドルにチョークレバーがついているモデルの場合、チョークワイヤーの調整が不正になっている場合があります。

次の手順で対応してください。

・ハンドル左側のチョークレバーを目一杯引けているかどうか、写真を参考にご確認ください。



・チョークレバーとキャブレター側チョーク弁の作動がしっかりと連動しているかどうかをご確認ください。
チョークワイヤーに遊びはほとんど不要ですので、遊びが多い場合は調整してください。

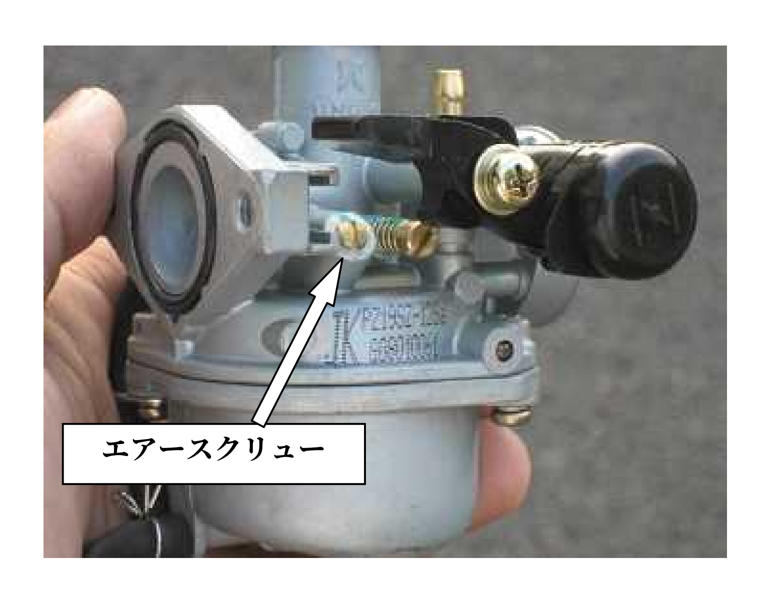


チョークワイヤーの調整を行った場合は、この時点で始動性を確認してください。
画像はチョーク弁の作動状況を確認するために、エアーフィルターを外していますが、エンジン始動の際は、エアーフィルターを元に戻してください。
チョークの作動が正常で、エンジン始動の兆候がまったく無い場合は、電装系統のトラブルが考えられます。前項①を参照し、電装系統の確認を行ってください。

エンジン始動はするが、アクセルを少しでも開けるとエンストしてしまう場合や、ハーフチョークなどを掛けているとエンジンの吹けあがりは良いのに、チョークを戻しアクセルを少しでも開けるとエンストしてしまい、なかなか暖機運転を完了できない場合は、キャブレターの混合比が不適正な混合比になっていると思われます。
特に冬場は空気の密度が濃くなっており、混合比が薄くなっていることが考えられます。次の方法で混合比を調整してください。

・エアースクリューの初期回転数を記録します。エアースクリューはアイドリングスクリューの隣にある埋め込みネジです。エアースクリューを回らなくなるまで閉め込んで(時計方向に回す)その回転数を記録しておいてください。
・次に初期回転数まで一度戻し、時計方向に１/４回転ずつ締め込んで症状の改善が見られるか試してください。

症状の確認方法は、アクセル全閉からアクセル全開まで空ぶかしをして、滑らかに回転が吹けあがるかを確認します。
アクセル操作は全閉から全開まで、１秒くらいかけてください。
ガバッと急激な開閉は行わないでください。
エアースクリューを１回転締め込んでも改善しない場合は、初期状態に戻し、先ほどとは反対の反時計方向に１/４回転ずつ開けていきながら症状の改善が見られるか試してください。
２回転開けても症状が改善されない場合は、試した範囲の中で、エンジンの回転上昇が滑らかな位置に固定してください。
ご自身で判断が出来ない場合は、初期状態に戻してください。

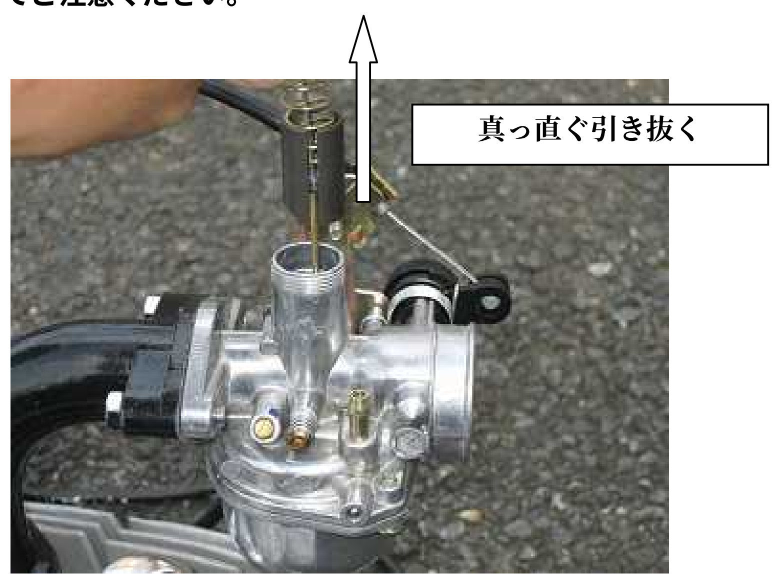


改善されない場合は、次の手順でキャブレター内部のジェットニードルのクリップ段数を調整します。

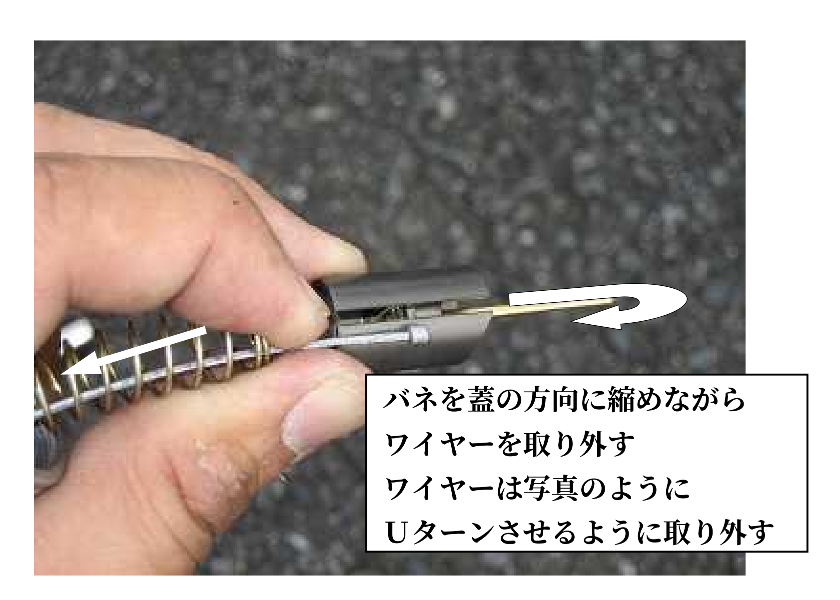
・キャブレターの上部蓋を反時計方向に回し、蓋を取り外します。



・キャブレターの上部蓋と共に、スロットルバルブユニットを引き抜きます。
このときスロットルバルブユニットはキャブレターの上方向にまっすぐ引き抜きます。
まっすぐ引き抜ければ、特に抵抗無く、スムースに引き抜けるはずですので、絶対に無理な力を掛けないでください。
無理矢理引き抜くと、最悪の場合、キャブレター全体の交換が必要となってしまいますのでご注意ください。



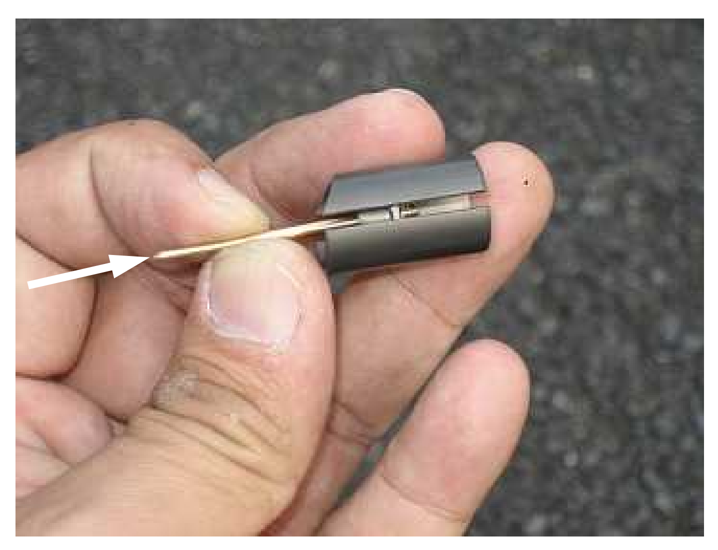
- スロットルワイヤーを外します。まず、スプリングを画像のように縮め、ワイヤー先端を下方向にスライドさせて取り外します。
  スプリングを縮めるのに多少の力を掛けますが、ジェットニードル(針状の部品)を変形しないように注意してください。変形させますと最悪の場合、キャブレター全体の交換が必要となってしまいますのでご注意ください。



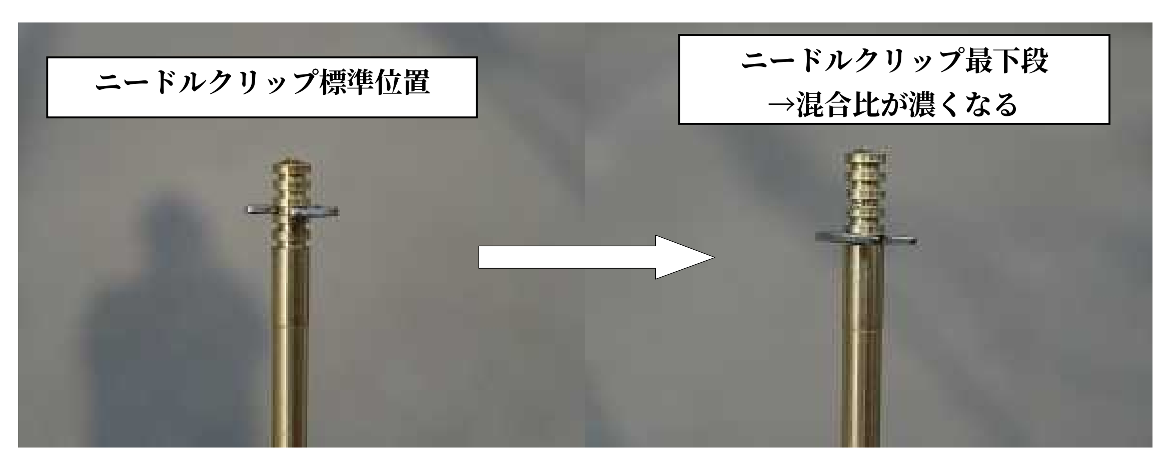
- スロットルバルブの中を確認してください。ニードルクリップやニードルストッパーの取り付け状況を良く覚えておいてください。



・ジェットニードルを取り出します。矢印の方向に真っ直ぐ押して取り外します。
やはり無理な力を掛けずに、作業してください。
また、ニードルクリップや固定バネが弾け飛んで紛失しないように十分注意してください。

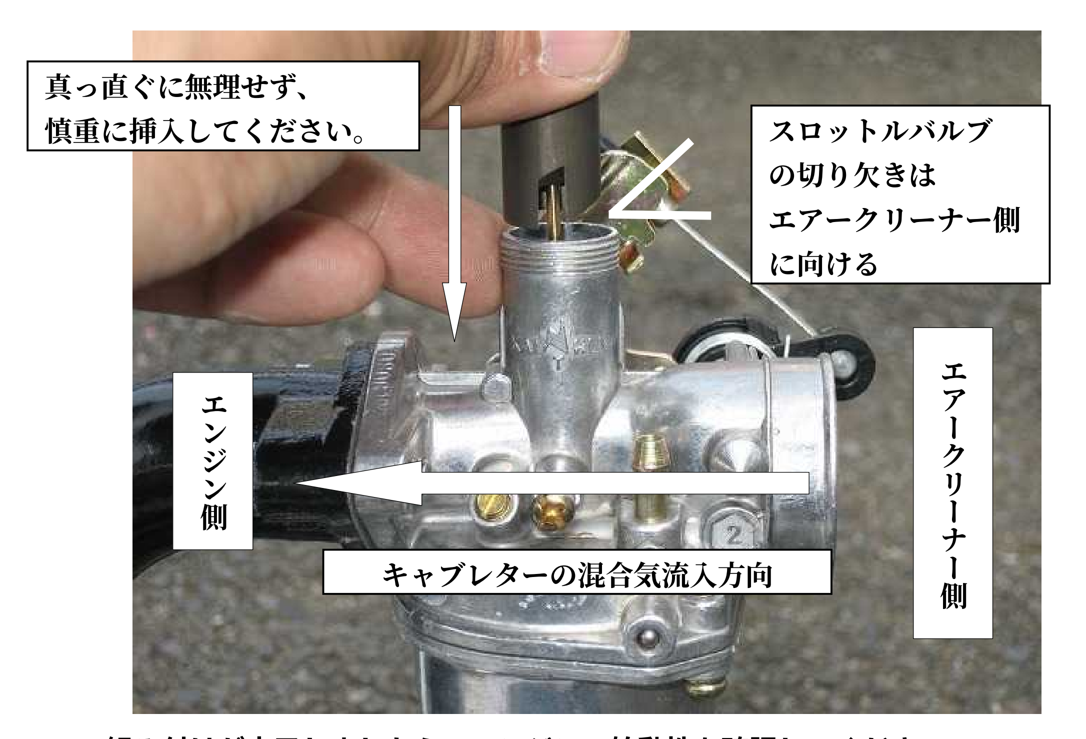


・ニードルクリップの取り付け段数を変更します。
クリップの取り付け位置を元の位置より下に移動し、混合比を濃くします。
移動する段数は、変化の度合いをはっきり体感できるように最下段にしますが、濃くなり過ぎて、"スパークプラグのカブり"現象が出てしまったら、移動段数を調節してください。



逆にクリップの取り付け位置を元の位置より上に移動すると、混合比は薄くなりますが、今回は混合比を濃くなるように下に移動します。
このときも、ニードルクリップが弾け飛んで紛失しないように十分注意してください。

・ニードルクリップの取り付け段数位置を変更したら、キャブレターを今までの手順と逆の手順で組み立てます。
スロットルバルブユニットの組み立て時には、ニードルストッパーの深さにご注意ください。必ず、スロットルバルブの底まで押し込んでください。
作業に当たっては、各パーツが変形しないように充分ご注意ください。
また、スロットルバルブユニットを挿入するときやキャブレターの上部蓋を閉めるときは、まっすぐに、無理な力を掛けずに、慎重に行ってください。
また、スロットルバルブには方向があります。バルブの切り欠き部が真後ろを向くように挿入しなければなりません。方向がずれていると規定位置まで挿入出来ませんのでご注意ください。



組み付けが完了しましたら、エンジンの始動性を確認してください。

改善されない場合は、キャブレター内部のスロージェット、メインジェットなどを交換するなど、専門的な調整になりますので、知識のある方以外は弊社までご連絡ください。

③．エンジンは始動するが、ギヤを入れて発進すると、数メートル走ってエンストする

電装系統のトラブルが考えられますので、前項①に戻り、電装系統の確認を行ってください。

④．エンジンに力がない

中国製のマフラーは、安価で排気音量を下げるために、排気の抜けを極端に制限しています。

別売りになってしまいますが、日本製のサイレンサーへ変更するとエンジンパワーの向上が得られる可能性が高いです。

弊社までご相談ください。

⑤．急にエンジンが始動しなくなってしまった

直前まで好調に走行していたにもかかわらず、停車後、再始動しようとすると、セルモーターは作動しているのに、エンジン始動が出来なくなってしまうことがあります。これは間違ったエンジン停止方法により、過大電流が点火制御器に流れ、点火しなくなってしまった可能性があります。

電装系統のトラブルが考えられますので、前項①に戻り、電装系統の確認を行ってください。

⑥．バッテリーが頻繁にあがる

夜間走行が少なく、比較的頻繁に昼間走行しているにもかかわらず、バッテリーが頻繁にあがってしまう場合は、発電装置に不具合が考えられますので弊社までご連絡ください。

また、充電の際は１２Ｖで８時間程度の長時間充電をおこなってください。

⑦．タイヤの空気圧が頻繁に抜ける。

ほとんどの場合、エアーバルブの緩みが原因と考えられます。

バルブ回しにて締め付け、再度空気圧調整を行なっていただければ改善されると思われます。

バルブの締め付けに問題が無く、エアー抜けが起こる場合は弊社までご連絡ください。

⑧．ハンドルが走行中に振動する。

ホイールの歪み、ドライブシャフトの曲がりが原因で発生していると考えられます。弊社までご連絡ください。

⑨．ハンドルが取られる

ＡＴＶは４輪で走っていますので、道路の片勾配に影響を受ける場合があります。

まずは、道路の片勾配や傾きに影響を受けていないかご確認ください。

⑩．ブレーキを握るとセルモーターが回ってしまう。

セルモーターのスイッチが戻らなくなっている不具合が考えられます。

セルモータースイッチの状況確認を行なっていただき、弊社までご連絡ください。

⑪．頻繁にヒューズが切れてしまう。

配線のどこかで、配線同士が接触してしまっている可能性があります。ヒューズが切れてしまう操作パターンが接触箇所を探す大きなヒントになる場合が有りますので、このあたりをよく観察していただき、弊社までご連絡ください。

⑫．スピードメーターが正常に作動していない。

スピードメーターは車体の回転部分に取り付けられた磁石と磁力センサーにより速度計算を行っています。センサー機構は次の場所に設置されています。

a.後輪スプロケット内側の４つの磁石とスイングアームに取り付けられた磁力センサー

b.スイングアームと後輪シャフト連結部に埋め込まれた磁石と磁力センサー

スピードメーターの動作に異常を感じられた場合は次の手順で点検調整してください。

- **スピードメーターから磁力センサーまでの配線に断線はないかどうか**
- **上記 a のタイプにおいて、磁石と磁力センサーの間隔が１mm以下となっているかどうか(b タイプは内蔵式なのでチェック不要)**
- **上記 a のタイプにおいて、後輪スプロケットの磁石が回転する軌道と磁力センサーの位置がずれていないかどうか**

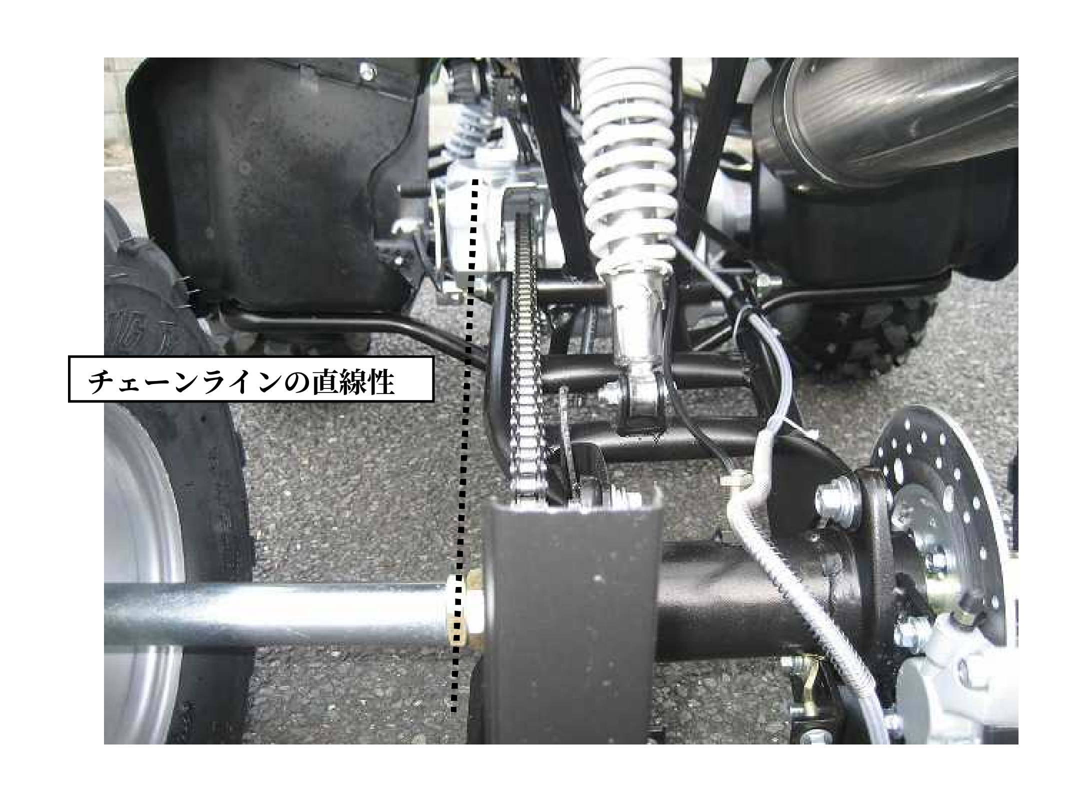
上記の点検調整を行った後において速度計の表示速度が間違っている疑いがある場合は、磁石の脱落やメーター本体の不良が考えられます。

弊社までご連絡ください。

⑫．ドライブチェーンの音が異常に大きい

ドライブチェーンの音が異常に大きい場合は次の点検調整を行ってください。

- **ドライブチェーンのたるみが全くない、あるいはたるみが規定値(２～３㎝)以上あるなどの調整不良があった場合は、正しく調整してください。**
- **チェーンの直線性が保たれていない場合は、エンジンのマウントボルトが緩み、エンジンが斜めになっているか、チェーンアジャスターの左右不均等などが考えられます。正しく調整組み付けを行ってください。**



５．保証について

弊社のバギーは保証期間が２ヶ月間となっています。(オークション品は１０日間)
これは統計上、初期不良の発生が納車後約１ヶ月以内に集約されていることと、実質的に利用されることが少ない保証期間による諸経費を販売価格に上乗せしたくないという理由からです。
また、通信販売という販売方法では、保証内容が"部品の無償提供"という限界があります。
長い保証期間を設定した場合のお客様のメリットと、販売価格を低く抑えることによるお客様のメリットを比較し、現状のような保証内容を設定しております。
商品到着後はこのマニュアルに沿って車両のコンディションをチェックしていただき、万が一、何かお困りの点がありましたら、出来るだけ早い段階で弊社までご相談いただけますようお願い申し上げます。
なお、エンジンを分解するなどの通常保守点検範囲を逸脱した分解行為をされた商品につきましては、保証期間内であっても保証の対象外となりますのでご注意ください。

※オークションにてご購入頂いた車両についてのサポート内容につきましては、全てオークションインフォメーションサイトおよびオークションサポートサイトに記載しております。
下記ＵＲＬより各サイトを閲覧頂き、その記載事項に準じてサポートを受けてください。
また、オークションにてご購入頂いた車両については、消耗部品などや修理に必要な部品などの、有償部品の購入についてもオークションサポートサイトにてご購入ください。
オークションインフォメーションサイト
　ＵＲＬ：http://beetshop.web.fc2.com/
オークションサポートサイト
　ＵＲＬ：http://beetshop.web.fc2.com/support.html